

2023年车市风云再起：锂价回归理性 新能源汽车冲刺900万辆

本报记者 陈茂利 北京报道

2022年，中国新能源车市场取得了超出预期的发展。2023年，补贴退出历史舞台，竞争加剧，新能源车市场将怎么走？

新能源汽车将继续高速增长

2023年，我国新能源汽车渗透率很有可能超过30%，达到900万辆。

2023年对我国新能源汽车产业来说，最大的变化是扔掉持续十多年的补贴“拐杖”，真正开始独立行走。持续了十余年的新能源汽车补贴政策彻底退出历史舞台，将给汽车行业带来怎样的影响？

“国家补贴政策彻底地退出历史舞台会给汽车市场的销售带来一些不利的影响，但影响是可控的，新能源汽车市场渗透率将继续(保持)增长的趋势，在一段时间内不会因此而改变。”全国政协经济委员会副主任、中国工业和信息化部副部长

碳酸锂将回归35万元~40万元/吨

电池级碳酸锂供不应求的局面在2023年将会有所缓解。

有业内人士称，2022年，碳酸锂价格狂飙，让每一辆电动汽车平均多摊了1.5万元的成本。

2023年，在国补退出以及新能源车竞争愈发激烈的背景下，成本控制能力将在一定程度上决定新能源车企的生存状态。要降低成本，就得从占据整车成本40%~60%的电池入手。

对于电池原材料碳酸锂的价格走向，欧阳明高表示，“今年下半年，锂价会进一步回归到35万元~40万元/吨的理性水平。今后比较合理的价格平衡点可能在20万元/吨。”

上海钢联数据显示，截至2月21日，电池级碳酸锂均价报42.9万元/吨。较去年11月高位时的近60万元/吨，明显回落。

近日，在中国电动汽车百人会论坛(2023)上，专家就补贴退出对市场的影响，芯片供需情况，电池核心原材料锂的价格等业界关心的问题做出了深入的解析。

对于2023年中国新能源车

苗圩表示。

在补贴退出的历史背景下，考虑到经济稳增长、促消费有关情况，苗圩建议，再延续一段时间车辆购置税减免政策并提前预告，以稳定市场和消费者预期。他预计，今年我国新能源汽车渗透率很有可能超过30%，达到900万辆。

国家补贴退出，就在不少新能源车企纷纷宣布产品涨价时间之时，“鲑鱼”企业特斯拉却逆向操作，掀起新能源车市场“价格战”——

欧阳明高认为，2022年锂价上涨的主要原因是需求旺盛、供不应求等综合作用的结果。供不应求的局面在2023年将会有所缓解。

欧阳明高分析称，“盘点2022年，电动车较上年增长一倍，动力电池增长150%。在此基础上，2023年，电动汽车和动力电池的总量已经相当大，所以近年增长率会有所下降。同时，插电式混合动力汽车和增程式电动汽车的占比会上升，新能源汽车平均单车电池装载量和总需求增长率也会随之下降，需求紧张的局面会大幅缓解。”

另外，近日有消息称，电池龙头企业宁德时代正在推行一项“锂矿返利”计划。让利方式是从2023年下半年开始，主机厂按照金属价

格联动的方式采购电池，但是年底结算时，50%(比例动态调整)的电池按照碳酸锂20万元/吨计算，其余按照市价计算，差价返还主机厂。不过，三年内采购的电池比例不低于80%。

对于宁德时代主动向客户提出新的价格协议，有业内人士认为，此举有助于锁定长单，同时又与车企一起把锂价打下来。

此外，欧阳明高特别提到，2022年中国新能源车之所以能获得超出预期的发展，主要是因为产业呈现高质量发展态势，而这样的态势为2023年行业继续快速发展奠定了很好的基础。

在全产业技术方面，欧阳明高认为有三个亮点值得一提。第

一，动力电池产业朝着低碳化、高端化、智能化方向发展。动力电池不断冲击比能量上限，磷酸铁锂的寿命也在提升。第二，基础设施技术进步正在加快，包括换电技术和超充技术。超充标准已经发布，慢充的有序充电和双向充电研发已经到位，预计很快开始大规模示范。第三，纯电动重卡和燃料电池重卡技术逐步成熟，进入商业化爆发阶段。

“总体来看，新能源整车产业竞争在加剧，结构调整在加快，自由竞争的同时也伴随着淘汰，这是一个必经的市场化过程，总体上国内消费者对新能源汽车自主品牌的信赖度不断提高，信心也越来越足。”欧阳明高表示。

受“缺芯贵电”的困扰？中国科学院院士、清华大学教授、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高向《中国经营报》等记者表示，“锂价今年下半年会进一步回归到35万元~40万元/吨左右。”

受“缺芯贵电”的困扰？中国科学院院士、清华大学教授、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高向《中国经营报》等记者表示，“锂价今年下半年会进一步回归到35万元~40万元/吨左右。”

为半导体技术创新提供土壤

中国新能源汽车的快速增长，将会成为支撑全球芯片市场的一股新增的力量。

公开资料显示，2022年，全球消费类电子产品销量大幅下滑，智能手机的出货量下滑了12%，PC的出货量下滑了16%。

在此背景下，苗圩认为，汽车行业的发展可以快速弥补消费类电子产品销量下降所带来的不利影响，支撑全球芯片市场增量。相关数据显示，2022年中国新能源汽车的产量达到了705.8万辆，比上一年增长了96.9%，约占全球新能源汽车产量的60%以上。

“一辆汽车所使用的芯片数量是手机使用芯片数量的10倍以上，达到1500颗，自动驾驶车辆可能会达到3000颗芯片，这远远大于消费类电子产品的芯片使用量。”苗圩表示，“我估计新能源汽车，特别是中国的新能源汽车的快速增长，可以弥补消费类电子产品的下降对芯片带来的不利影响，将来会成为支撑全球芯片市场的一股新增的力量。”

对于限制芯片供应将会给企业和半导体产业带来怎样的影响，苗圩坦言：“对中国的半导体产业发展肯定会带来不利的影响。但与此同时，也会对美国等国家的半导体产业和企业造成更大的伤害。”

“从长远来看，最终损害的是全球消费者的利益。为什么这么讲？中国目前是全球进口集成电路最大的国家。2022年中国进口的集成电路达到4156亿美元，占全球集成电路市场份额的72.57%。进口的这些芯片，特别是一些先进工艺制程的芯片有一半以上被装到消费类的电子产品中。”苗圩分析称，“以手机为例，使用先进工艺制程的芯片最多，7nm、5nm甚至3nm的芯片基本上都是用在手机类电子消费产品上。需要指出的是，目前全球消费类电子产品大幅下滑，这使得芯片企业发展遇冷。”

对于半导体产业的发展，苗圩表示：“在这方面，中国政府承诺将更加开放，任何时候绝不关起门来搞国产化，中国将对中资、外资企业一视同仁，为全球半导体产业发展提供创新土壤和环境。”

守正创新 勇往前行 东风Honda的2022韧性十足

回顾过去的2022年，全球汽车市场遭受诸多不确定性因素影响。据中汽协行业信息部发布的数据显示：全球汽车产能下降427.6万辆，但中国汽车产业不负众望，分别以产销2702.1万辆和2686.4万辆，保持了3.4%和2.1%的增长，继续位列全球汽车销量最大的国家。

如今，面对中国汽车市场正步入存量竞争的新阶段，无论是自主、合资还是外资车企都共同面临

生产经营的全新考验。与此同时，汽车“新四化”的演变，新营销模式的出现，不断推动汽车产业百年未有之大变局，如何在变化中寻找正确的方向，已经成为车企面向未来发展的核心议题。

面对不断变革的时代，东风Honda作为进入中国市场20年的合资车企，不仅以更加沉稳的姿态，于变革之中的2022年不断创新突破，更做好了2023年“聚势启

新、重塑未来”的准备。

2022年，东风Honda拥抱变革、发轫于行，深入推进数字化驱动电动化战略，在“二次创业”中笃行不怠，以全价值链体系稳住了事业发展基盘。而围绕技术革新、产品焕新、营销出新等一系列动作，东风Honda也在不确定的大环境下勇往前行，为其站在750万用户时代的转型与高质量发展奠定了深厚基础。

作为东风Honda灵魂车型的思域，也在2022年完成了家族化集结：备受期待的思域HATCHBACK于下半年正式上市，被广大本田粉称为“信仰之车”的CIVIC TYPE R也被东风Honda以原装进口的方式引入中国。

至此，作为东风Honda主力车型的思域，已经构建起从HATCHBACK到Sedan、从燃油到混动全面发展的运动家族谱系，形成覆盖更全面、更精细化的国内A级市场产品。在创享更多元出行方式的同时，东风Honda正通过思域与全新一代消费者建立起更深层次的精神链接，进一步加深用户对本田品牌的忠诚度，力争让“日本本田，终身本田”成为更多用户的真实表达。

技术革新、产品焕新 东风Honda用户基盘达750万

Honda发布了“e:HEV 强电智混”新技术——第四代i-MMD双电机混合动力系统。这套系统采用高扭矩电机作为主驱，是更接近“纯电”的混动技术。目前，该系统已经首发搭载于第十二代思域e:HEV、第十二代思域HATCHBACK e:HEV车型上，赋予其高能低耗的特性。

相比于其上一代系统，全新的2.0L Di阿特金森循环发动机采用更精准可控的缸内直喷技术，空燃比范围扩大，热效率提升至41%，燃油经济性进一步提升。搭载该系统的第十二代思域e:HEV在WLTP工况下百公里最低油耗仅为4.39L。

而除了动力系统升级，东风Honda还引入了Honda SENSING 360安全超感系统，并于去年9月首次搭载于全新一代CR-V。该系统集成多项实用安全辅助功能，带来360度无盲区的安全守护，其技术先进性接近L3级别自动驾驶技术，能够为用户提供智能化出行的全新解决方案。

2022年，紧凑型SUV市场可谓最火热的市场之一，各大车企的燃油、混动、纯电动等拳头产品均在这一市场中有所布局。而全新一代CR-V之所以能够取得合资SUV销量领先的成绩，除了过硬的产品品质和多年来积累的口碑，

销量是反映企业产品竞争力与市场地位的核心指标。数据显示，因特殊时期、芯片短缺及其他原材料影响，思域、XR-V等热销车型减产、停产的背景下，东风Honda 2022年全年销量依然超65万辆。

其中，东风Honda主力车型CR-V累计销量超过22万辆，保持着合资SUV销量领先的成绩，这在2022年的大环境下实属不易。在轿车方面，东风Honda思域累计销量超15万辆，英仕派销量超7.7万辆，同比增长146%；电动化家族年销量也再次突破10万辆。

尽管2022年市场环境面临考验，但这并没有阻止东风Honda前进的脚步。正是在这一年，东风Honda累计用户突破700万。截止到目前，已经拥有750万用户基盘。而东风Honda之所以深得广大用户的青睐，源于其不断焕新的技术与持续投放的全新产品。

作为一家有着70余年历史和技术底蕴的老牌车企，本田早已在众多车迷心目中树立起“资深技术宅”的经典形象。从燃油车时代缔造一系列传奇，到如今燃油、混动、纯电、插电混动全域动力齐头并进，“技术本田”的标签始终被深深地刻在消费者心中。

2022年成都车展期间，东风

回望2022：新能源战略加速推进 电动化转型抢跑出发

过去的一年，在“新四化”浪潮下，新能源产品渗透率大幅提升。在整体产能下降，新能源产品销量猛增的背景下，汽车行业的时代叙事正在发生明显变化。推进电动化转型，转向新能源发展路线，已经成为行业发展的一致目标，而东风Honda深知提前布局，便能掌握更大的主动权。

实际上，早在2018年东风Honda的电动化布局便全面开启。当年，东风Honda就发布了“Seeing the future”新能源品牌战略，并以HEV为基底，快速向PHEV、EV市场推进。

2019年，东风Honda已经搭建起由CR-V、英仕派、艾力绅组成的混动家族，随后X-NV、M-NV两款纯电动车型相继推出；2021年2月，本田在华首款PHEV车型——CR-V锐·混动e+正式上市；2022年4月，本田在华首款纯电动车型e:NS1正式上市。至此，东风Honda已经率先布局并逐步形成了“纯电动、混合动力、插电混合动力”等三位一体的新能源产品矩阵，在业界率先构建了涵盖MPV+

展望2023：顺势而为 创变未来

步入2023年，东风Honda即将迎来20周岁的生日，这将是东风Honda发展史上的又一里程碑。立足于全新的起点，东风Honda将继续顺应时代之需，坚持“客户至上”，贯彻电动化转型的决心，进一步推动数字化升级进程。

2023年，东风Honda将着力推动本田中国全球化战略落地，实现新能源赛道再加速和重磅新品持续迭代。预计到2025年，东风Honda电动化产品占比将达到50%。在电动化品牌塑造层面，东风Honda将围绕电动化品牌“e:NS”与e:HEV/e:PHEV强电智



新能源汽车正朝着高端化、智能化方向发展，智能化成为销售的一大卖点。 陈茂利/摄影

为半导体技术创新提供土壤

中国新能源汽车的快速增长，将会成为支撑全球芯片市场的一股新增的力量。

公开资料显示，2022年，全球消费类电子产品销量大幅下滑，智能手机的出货量下滑了12%，PC的出货量下滑了16%。

在此背景下，苗圩认为，汽车行业的发展可以快速弥补消费类电子产品销量下降所带来的不利影响，支撑全球芯片市场增量。相关数据显示，2022年中国新能源汽车的产量达到了705.8万辆，比上一年增长了96.9%，约占全球新能源汽车产量的60%以上。

“一辆汽车所使用的芯片数量是手机使用芯片数量的10倍以上，达到1500颗，自动驾驶车辆可能会达到3000颗芯片，这远远大于消费类电子产品的芯片使用量。”苗圩表示，“我估计新能源汽车，特别是中国的新能源汽车的快速增长，可以弥补消费类电子产品的下降对芯片带来的不利影响，将来会成为支撑全球芯片市场的一股新增的力量。”

对于限制芯片供应将会给企业和半导体产业带来怎样的影响，苗圩坦言：“对中国的半导体产业发展肯定会带来不利的影响。但与此同时，也会对美国等国家的半导体产业和企业造成更大的伤害。”

“从长远来看，最终损害的是全球消费者的利益。为什么这么讲？中国目前是全球进口集成电路最大的国家。2022年中国进口的集成电路达到4156亿美元，占全球集成电路市场份额的72.57%。进口的这些芯片，特别是一些先进工艺制程的芯片有一半以上被装到消费类的电子产品中。”苗圩分析称，“以手机为例，使用先进工艺制程的芯片最多，7nm、5nm甚至3nm的芯片基本上都是用在手机类电子消费产品上。需要指出的是，目前全球消费类电子产品大幅下滑，这使得芯片企业发展遇冷。”



SUV+轿车全品类的混动家族。

而相较于东风Honda在混动与插混领域的布局，本田全球首款真正意义上的纯电动车型e:NS1的上市，才真正意义上标志着东风Honda大踏步迈进电动时代。

2022年，东风Honda推出的本田在华首款纯电动车型e:NS1，不仅保持了Honda在动力和操控方面的一贯优势，同时在科技和设计方面也有更多的创新。在电动化的征途上，东风Honda通过智能化、混动、插电混合动力、纯电、混合动力、插电混合动力等三位一体的新能源产品矩阵，在业界率先构建了涵盖MPV+

展望2023：顺势而为 创变未来

步入2023年，东风Honda即将迎来20周岁的生日，这将是东风Honda发展史上的又一里程碑。立足于全新的起点，东风Honda将继续顺应时代之需，坚持“客户至上”，贯彻电动化转型的决心，进一步推动数字化升级进程。

2023年，东风Honda将着力推动本田中国全球化战略落地，实现新能源赛道再加速和重磅新品持续迭代。预计到2025年，东风Honda电动化产品占比将达到50%。在电动化品牌塑造层面，东风Honda将围绕电动化品牌“e:NS”与e:HEV/e:PHEV强电智

e:N Design的全新设计语言，不断拓展本田EV“安心、驾趣”的产品价值。

东风Honda不断加速的电动化转型脚步，不仅需要聚势启新的决心，更需要生产、研发、制造等底层基础建设的支撑。为此，东风Honda正在打造一座具备行业领先水平的数字化智能工厂，用以生产全新的e:N系列电动化车型。

未来，这座工厂将为东风Honda的电动化战略提供有力支撑，为用户提供电动时代下更优质的产品与服务。

个全新自主品牌，这也将成为今年车市最值得关注的焦点之一。

2022年是不平凡的一年，东风Honda虽然留下了些许遗憾，但在技术、产品、营销、服务等领域的不断探索与突破，也为自身与行业发展带来了新的能量，而这些能量最终将成为东风Honda破旧立新，重塑新未来的深厚积淀与不竭动力。

2023年，站在750万用户基盘和20周岁的崭新起点，东风Honda将在“数字化驱动、电动化转型”的战略下顺势而上、砥砺前行，继续以全价值链体系的强大根基凝心聚力，直面挑战，创变未来。 广告